

## FRONTERA Y MOVILIDAD APROXIMACIONES AL CASO ARGENTINO- BOLIVIANO.

Alejandro Benedetti<sup>1</sup>  
Esteban Salizzi<sup>2</sup>

### RESUMO

Serão abordados os casos da fronteira entre a Argentina e Bolívia, em relação a três aglomerados de fronteira, a través de duas aproximações sucessivas: fornecer sugestões teóricas e metodológicas sobre a relação entre as categorias território, limite, fronteira e mobilidade; desenvolver uma tipologia de mobilidades que, em conjunto, pode ser pensado como um sistema de mobilidade transfronteiriça.

**Palavras-chave:** fronteira, território, mobilidade, Argentina, Bolívia.

### ABSTRACT

It will be approached the case of the frontier between Argentina and Bolivia, focusing on three border conurbations, through two successive approximations: providing theoretical and methodological suggestions about the relationship between the categories of territory, boundary, border and mobility; developing a typology of mobilities that, together, can be thought as a border and cross-border mobility system.

**Keywords:** border, territory, mobility, Argentina, Bolivia.

### RESUMEN

Se abordará el caso de la frontera entre Argentina y Bolivia, centrado la atención en sus tres conurbaciones fronterizas, a través de dos aproximaciones sucesivas: proporcionando algunas sugerencias teórico-metodológicas, sobre la vinculación entre las categorías territorio, límite, frontera y movilidad; elaborando una tipología de movilidades que, en conjunto, pueden pensarse como un sistema de movilidades fronterizas y transfronterizas.

**Palabras clave:** frontera, territorio, movilidad, Argentina, Bolivia.

<sup>1</sup> Dr. Alejandro Benedetti -CONICET/Instituto Interdisciplinario Tilcara-Universidad de Buenos Aires  
alejandrobenedetti@conicet.gov.ar

<sup>2</sup> Lic. Esteban Salizzi - Instituto de Geografía - Universidad de Buenos Aires - esalizzi@hotmail.com

## 1. Introducción

El límite internacional argentino-boliviano se acordó hacia finales del siglo XIX. En las décadas siguientes comenzó el lento proceso de formación de esta frontera, acelerándose hacia mediados del siglo XX. En este espacio se conformaron tres conurbaciones transfronterizas que, en la actualidad, concentran las moviidades entre la Argentina y Bolivia. Estas son, de oeste a este, La Quiaca y Villazón, Aguas Blancas y Bermejo y Profesor Salvador Mazza y Yacuiba.

Este trabajo se divide en dos partes. En la primera parte desarrollaremos el enfoque teórico-metodológico con el que estudiamos la relación entre frontera y movilidad. En la segunda parte presentaremos, en forma introductoria, una tipología de situaciones que elaboramos para caracterizar la relación entre frontera y movilidad en el caso argentino-boliviano (según diferentes escalas y propósitos). Si bien se procuró una mirada general de esta frontera, la atención estuvo puesta en las tres conurbaciones transfronterizas antes referidas.

**Cuadro 1 - Conurbaciones argentino-bolivianas. Información ampliatoria.**

	La Quiaca	Villazón	Aguas Blancas	Bermejo	Profesor Salvador Mazza	Yacuiba
<b>Momento de emplazamiento</b>	En 1776 se establece como posta.  Habilitación de una oficina telegráfica en 1878.  Fundación en 1883.	Fundación en 1910.	Se ignora.	En 1902 se funda como Fortín Campero.  Fundación en 1924.	Fundación en 1951.	Durante el período colonial se instalan misioneros franciscanos.  Fundación en 1841.
<b>Jurisdicciones (En Bolivia el departamento es de nivel jurisdiccional superior a la provincia y viceversa en la Argentina)</b>	Republica: Argentina.  Provincia: Jujuy.  Departamento: Yavi.  Municipio: La Quiaca.	Republica: Bolivia.  Departamento: Potosí.  Provincia: Modesto Omiste.  Municipio: Villazón.  Cantón: Villazón.	Republica: Argentina.  Provincia: Salta.  Departamento: Orán.  Municipio: Aguas Blancas (desde 2010).	Republica: Bolivia.  Departamento: Tarija.  Partido: Aniceto Arce.  Municipio: Bermejo.  Cantón: Bermejo.	Republica: Argentina.  Provincia: Salta.  Departamento: General de San Martín.  Municipio: Profesor Salvador Mazza.	Republica: Bolivia.  Departamento: Tarija.  Partido: Gran Chaco.  Municipio: Yacuiba.  Cantón: Yacuiba.

## FRONTERA Y MOVILIDAD

<b>Estación de ferrocarril</b>	La Quiaca en 1908.	Villazón en 1920.	No tiene.	No tiene.	Pocitos en 1948.	Yacuiba en 1958.
<b>Ruta de acceso</b>	Nacional 9	Nacional 14	Nacional 50	Nacional 1	Nacional 34	Nacional 9
<b>Forma de cruce</b>	Puente internacional	Puente intemacional	Puente internacional	Puente intemacional	Puente internacional	Puente intemacional
<b>Nombre del puente</b>	Dr. Horacio Guzmán		Aguas Blancas – Bermejo		Salvador Mazza - Yacuiba	
<b>Población a principios del siglo XX</b>	Censo Nacional de 1895: 172 hab. Censo Nacional de 1914: 744 hab.	No existía	No existía	Se ignora	No existía	Se ignora
<b>Población a mediados del siglo XX</b>	Censo Nacional de 1947: 6.914 hab. Censo Nacional de 1960: 6.290 hab.	Censo Nacional de 1950: 6.261 hab.	Censo Nacional de 1960: 282 hab.	Censo Nacional de 1950: 1.870 hab.	Censo Nacional de 1947: 282 hab. Censo Nacional de 1960: 3.438 hab.	Censo Nacional de 1950: 5.027 hab.
<b>Población a fines del siglo XX</b>	Censo Nacional de 2001: 13.761 hab.	Censo Nacional de 2001: 28.045 hab.	Censo Nacional de 2001: 1.403 hab.	Censo Nacional de 2001: 26.059 hab.	Censo Nacional de 2001: 16.068 hab.	Censo Nacional de 2001: 64.611 hab.

*Fuente: elaboración propia en base a la bibliografía utilizada en este artículo, a los Censos Nacionales de Argentina (1895, 1914, 1947, 1960 y 2001) y Bolivia (1950 y 2001), y a notas de campo.*

## 2. FRONTERA Y MOVILIDAD

Proponemos que las nociones de límite y frontera son dos categorías espaciotemporales diferentes, aunque interdependientes. El *límite* es la periferia de un espacio definido a partir de un centro de poder que ejerce territorialidad (definición subjetiva) o a partir de una finalidad epistemológica tendiente a fraccionar un espacio para organizar su comprensión (definición objetiva). En ambos casos opera una división y clasificación por áreas, o bien, una regionalización. Una regionalización surge por la identificación, localización, delimitación, nominación y descripción de áreas, contiguas o no, permanentes o no, dentro de un todo. Mediante límites se definen, en principio, dos espacios cualesquiera y esto es generador de algún tipo de diferencia. Al establecerse un territorio, el límite opera como sistema para establecer su alcance y el espacio diferencial con respecto al vecino. También, señala qué porción de la superficie terrestre procura apropiarse, material o simbólicamente, un determinado agente social.

En el caso de los territorios estatal-nacionales, la principal

función del *límite* internacional ha sido, hacia adentro, definir el alcance del poder coercitivo del estado y, hacia fuera, marcar la diferencia entre una comunidad nacional y el resto. Es, finalmente, una señal de hasta dónde se extiende un determinado sistema de derechos, deberes y garantías. Los estados mantienen, aún en la era de la globalización, facultades para definir parámetros y criterios de inclusión y exclusión, por lo que los límites también suelen establecer un sistema de asimetrías a escala internacional. Es allí cuando la movilidad aparece como una estrategia individual o colectiva para reducir esas asimetrías y beneficiarse por los mejores recursos existentes en el país vecino (PEITER, 2007).

Por otro lado, la *frontera* es aquello que está al frente, muchas veces sobre el límite, muchas otras corrido, a veces se fija y otras es móvil. Las fronteras suelen visibilizar la territorialidad y por lo tanto expresan o revelan las relaciones y los conflictos de poder generados por el control de superficies discretas. La frontera, en su origen, se opone a la movilidad del vecino hacia el interior o, al menos, busca afectarla de algún modo; eventualmente, se vuelve un recurso en la medida que surja interés por cruzarla. Finalmente, se crean expresamente o surgen por un movimiento social no planificado, en la medida que el otro externo/extranjero se proponga cruzar el límite: lo que le da sentido al establecimiento de fronteras es el cruce o la hipótesis de cruce, la movilidad a través del límite, el ingreso/egreso al/del territorio y que esto atente (actual o potencialmente) contra los intereses de quien controla el área. El espacio liminar se transforma en fronterizo cuando allí quien sostiene la territorialidad hace un despliegue centrífugo de su poder. Por esto, no todas las territorialidades establecen fronteras lineales y más o menos fijadas durante mucho tiempo.

Proponemos que el límite es un dispositivo lineal y continuo que define un área. En el estudio de la dinámica territorial de los estados modernos (o de cualquier otro grupo social) no debería considerarse como una categoría formal, externa a las relaciones sociales, ni un atributo natural del espacio físico: el límite es una construcción social, generalmente cuestionada por espacialidades de otras escalas, generador de diferencias y conflictos. Asimismo, las fronteras también son construcciones sociales, que en general derivan en dispositivos zonales, de extensiones flexibles, que pueden coincidir con el límite, pero

no inevitablemente. Los estados nacionales, a lo largo de su proceso de organización, buscaron que sus fronteras coincidiesen con los límites internacionales (OSORIO MACHADO, 1990).

Los límites y fronteras son estructuras elementales de la organización territorial. Una entidad espacial perdura en el tiempo y se institucionaliza cuando sus límites se estabilizan y esto, con seguridad, es el inicio de una relación territorial entre ese grupo social espacialmente delimitado y el resto de la sociedad (Paasi, 1986). De esa manera, propios y ajenos, un *nosotros* y un *otro*, a través de alguna clase de código, podrán conocer dónde termina el territorio propio y empieza el ajeno: los límites son *sistemas semiológicos* utilizados por la sociedad para marcar territorios (RAFFESTIN, 1980).

Tomando en consideración la territorialidad estatal nacional, los contactos fronterizos, el pasaje de la frontera, difícilmente ocurrirá en todos y cada uno de los puntos que recorre el límite. La frontera cobra sentido en la medida que haya intensiones de algún sujeto de moverse a través del límite y, además, exista una clara voluntad por afectar, influir o controlar las acciones del otro; sino se trata solamente de un límite, informado a través de alguna clase de marca espacial, como puede ser un cartel, una sucesión de boyas o de hitos. Frontera, movilidad transfronteriza, contacto y control son términos relacionados. En la frontera, el contacto, las movibilidades transfronterizas, se produce en cruces, fortines, pasos y otros sitios que devienen lugares de frontera, localizaciones donde se experimenta cotidianamente las diferencias creadas por el deslinde territorial, donde se refuerzan los sentimientos de semejanza y diferencia mediante diversas prácticas simbólicas y materiales. El sentido de lugar está profundamente atravesado por el límite interestatal y por la conformación de la frontera: su inmediatez organiza los tiempos y los espacios cotidianos.

Los lugares de frontera, eventualmente, se establecen como recurso, sea por lo que allí mismo se localiza o por lo que se localiza en sus proximidades. La función de paso, en muchos casos, suele generar ciertas potencialidades que son aprovechadas por diferentes grupos sociales. La accesibilidad a la diferencia engendra continuidades sobre esa discontinuidad creada por el límite y la frontera. Por ello, los límites internacionales no son espacios de diferenciación a todos los

efectos: el mapa político que muestra un planisferio con unidades claramente delimitadas y de una aparente homogeneidad otorgada por un color que se extiende en forma continua en toda la extensión, es ilusoria: la territorialidad de los estados nacionales coexiste con multiplicidad de territorialidades de diversa índole, de geometrías y dinámicas variables.

¿Qué papel juegan las movilidades en la formación y transformación de las fronteras? La movilidad espacial (en adelante sólo movilidad) es un tipo de relación espacial y la entendemos como una relación social ligada al cambio de localización de las personas o de sus bienes entre diferentes espacios (LEVY, 2000). Los diferentes agentes sociales adoptan la movilidad como una estrategia de reproducción social, para ocupar sucesivamente diferentes lugares, para controlar o apropiarse de un área, para sostener o crear vínculos sociales entre grupos distantes, para forjar identidades culturales. El movimiento es una práctica social generalizada, aunque existe una grandísima variedad espaciotemporal de posibles trayectorias o itinerarios (MASSEY, 2006), siendo también variadas las razones del viaje, las formas de practicarlo, los procesos asociados. La movilidad como proceso social excede a la mera relocalización, al viaje, a los desplazamientos, a los transportes, a los flujos y a la circulación. La movilidad es una categoría genérica por excelencia para referir a toda relación espacial entre localizaciones concretada mediante el movimiento de bienes y personas. Si bien puede engendrar procesos de movilidad social, es una categoría diferente a esta de origen sociológico: la *movilidad espacial* es una categoría de orden geográfico. El estudio de las movilidades puede abordarse desde las múltiples dimensiones de lo social (económico, político y cultural), supone la identificación de sujetos sociales que se mueven y entran en contacto y conflicto, que articulan lugares y momentos.

El concepto de movilidad lleva implícito el de estabilidad (Módenes, 2008) o inmovilidad, par asociable al binomio flujos-fijos (SANTOS, 1988). Las personas o los bienes se mueven hasta estabilizarse en algún sitio, en escalas temporales diversas. Cada sitio deviene un lugar-momento en el proceso de movilidad, como situación intermedia en un ciclo o como origen-destino de una estrategia espacial. Asimismo, la movilidad se puede asociar al concepto de territorialidad, toda

vez que forma parte de una estrategia orientada a delimitar y controlar un área geográfica específica aún cuando adopte la forma reticular (RAFFESTIN, 1980; HAESBAERT, 2004). Las movilidades son trayectorias espaciotemporales complejas e involucran condiciones sociales desiguales, decisiones de las personas, búsqueda por satisfacer ciertas necesidades, posesión de recursos, voluntades, accesibilidad a los medios de transporte (LEVY, 2000). Además, resulta provechoso pensar al conjunto de las movilidades de un determinado espacio en términos de sistema (Bavoux et al., 2005). El sistema de movilidad está conformado por un conjunto de trayectorias que definen redes, que se superponen e intersectan, por los sujetos que participan, en escalas temporales variadas, con diferentes motivaciones.

Frontera y movilidad resultan indisociables. Las fronteras internacionales pueden pensarse como dispositivos creados por los Estados, localizados en los límites internacionales acordados, en un intento inicialmente inmovilizante de todo lo que busque trasladarse hacia o desde el interior del territorio. El ejercicio del poder siempre implica la manipulación de la oposición entre continuidad y discontinuidad (CATAIA, 2007). La movilidad -hacia y desde- es una estrategia de encuentro, un tipo de relación que se establece entre uno y otro espacio. La continuidad se puede asociar a la movilidad, a facilitar la fluidez. La discontinuidad engendra, momentáneamente al menos, inmovilidad, fijeza. La frontera es un punto inmovilizante, para filtra lo que puede salir o entrar. Allí, entonces, opera un sistema de legalidad/ilegalidad. En la medida que cada país establece su propio sistema legal, lo que es lícito en uno puede no serlo en el otro (TEJEDA, 2004). Esta disparidad en los sistemas legal/ilegal es un recurso, por ejemplo, aprovechado por las redes de trata de personas o de narcotráfico. Esta diferencia deviene recurso de frontera.

A partir de lo planteado, consideraremos a la frontera argentino-boliviana como una entidad geohistórica que *está siendo*, permanentemente, a partir de múltiples prácticas culturales y materiales de los dos países. A su vez, esta frontera es el escenario de territorialidades y movilidades multiescalares. Allí se individualizaron y lograron centralidad tres lugares de frontera, los cuales concentran buena parte de las movilidades. Fue la movilidad, asimismo, la condición de posibilidad para

su emergencia. La sección siguiente se ocupará de analizar el derrotero histórico de la zona que hoy funciona como una frontera liminar.

### 3. MOVILIDADES Y FRONTERA ARGENTINO-BOLIVIANA

Para abordar el estudio de las movilidades en la frontera argentino-boliviana identificamos tres zonas, tomando en consideración algunos rasgos fisiográficos sobresalientes: 1. puneña, donde se consolidó La Quiaca-Villazón; 2. vallista, donde se formó Aguas Blancas-Bermejo; 3. chaqueña, con Profesor Salvador Mazza-Yacuiba. Considerando esta zonificación de la frontera argentino-boliviana, se puede identificar una variada gama de movilidades en/hacia-desde/a través de la zona, con diferentes propósitos. Para construir una tipología de movilidades, hemos considerado cuatro escalas: 1. *Local*, relaciones horizontales entre aglomeraciones vecinas; 2. *Extralocal en ambas direcciones*: la frontera zona de paso; 3. *Extralocal en una dirección*: la frontera es el destino de la movilidad; 4. *Extralocal articulado con local*: la movilidades en la frontera son usadas para movilidades transfronterizas. Además, identificamos cinco propósitos: 1. *Migraciones laborales*; 2. *Organización de las prácticas pastoriles, trashumantes y cazadora/recolectoras*; 3. *Dinámica de la vida cotidiana en las conurbaciones transfronterizas*; 4. *Comercio*; 5. *Turismo*; 6. *Movimiento ilegal y criminalizado de bienes y personas*. Del cruce de estas variables surgen 22 tipos de movilidades, que desarrollaremos a continuación.

**Frontera y movilidades laborales.** El movimiento migratorio fue predominantemente desde Bolivia hacia la Argentina (Sassone, 2009). También hay movilidades hacia la frontera.

**1. Migraciones hacia las zonas rurales del noroeste argentino.** En el período 1880-1930 se generó una demanda estacional de mano de obra masculina para la zafra, propiciando un modelo de migración fronteriza con recorridos que no superaban los 200 km. La población migrante provino de la zona chaqueña. Entre las décadas de 1930 y 1960 esas migraciones se combinaban con la migración hacia los valles templados, para la recolección de tabaco y de frutas y hortalizas.

Las movilidades eran mayormente estacionales rural-rural. Entre las décadas de 1960 y 1970 comenzó a desarrollarse una mayor difusión espacial de los asentamientos bolivianos y una búsqueda de empleo permanente y ascenso social. Se inicia su activa presencia en la horticultura periurbana en Buenos Aires y otras ciudades argentinas. La frontera funcionó, inicialmente, como lugar de concentración de los braceros. Con el tiempo, sólo fue lugar de paso.

**2. Migraciones hacia la Región Metropolitana de Buenos Aires.** Desde mediados de la década de 1980 la región metropolitana de Buenos Aires se transformó en el principal destino migratorio. A partir de la década de 1990, la comunidad adquiere mayor estabilidad y proyección, por ejemplo, a partir del manejo de la cadena alimenticia de frutas y hortalizas. Esto reforzó las redes formales e informales y mantuvo la conexión de la comunidad en la Argentina con sus lugares de origen. La frontera reforzó su función de lugar de paso.

**3. Migraciones a la frontera.** Con el tiempo, la propia frontera fue constituyéndose en destino migratorio, gracias al aporte migratorio de personas provenientes de las zonas rurales y mineras circunvecinas o de regiones remotas, como Medio Oriente. Por donde se trazó el límite internacional a fines del siglo XIX no existían ciudades. En la zona puneña el proceso de urbanización fue más temprano y se dio en La Quiaca por ser paso de frontera y estación terminal del ferrocarril a Bolivia. Villazón creció, a mediados del siglo XX, a partir del traslado de la aduana hasta entonces ubicada alejada del límite (Gil Montero et al., 2007). Allí se desarrolló fundamentalmente la actividad comercial, estableciéndose como un enclave en una población inminentemente rural y campesina, escasa y dispersa, aun hoy (Teruel, 2006). Desde la mitad del siglo XX comenzó la ocupación y crecimiento de las otras ciudades bolivianas, como Bermejo, con la explotación petrolera y agroindustrial del azúcar. Sin embargo, lo que dio impulso urbanizador fue la actividad comercial (JEREZ y RABEY, 2006; SOUCHAUD, 2007; MARTIN y SOUCHAUD, 2007).

**Movilidades vinculadas a las prácticas pastoriles, trashumantes y cazadora/recolectoras.** A lo largo de la actual frontera argentino-boliviana se pueden diferenciar tres zonas agroecológicas y lógicas territoriales: pastoril en la puneña, ganadera trashumante en la vallista y cazadoras y recolectores

en la chaqueña.

**4. Movilidades cazadoras y recolectoras en la zona chaqueña.** Los grupos que antiguamente habitaban las planicies chaqueñas eran seminómadas y solían recorrer un espacio que actualmente está repartido entre la Argentina, Bolivia y Paraguay. Antes de la presión ejercida por los tres estados en la zona, desde mediados del siglo XIX, el Pilcomayo medio era un espacio de confluencia y conflicto entre diferentes grupos chaqueños, quienes practicaban una economía móvil vinculada a la caza y la recolección. Estos desplazamientos comenzaron a ser alterados con el proceso de incorporación, primero del lado argentino, más tarde del lado boliviano y paraguayo. Esta población fue sometida a procesos de migración, arrinconamiento y desintegración social, por la acción conjunta de estados, misiones evangelizadoras y empresas agroindustriales (HINOJOSA et al., 2000).

**5. Trashumancia en la zona vallista.** En la zona vallista, aun cuando el límite internacional ya estaba demarcado, las tierras ubicadas al norte y al sur de la línea siguieron funcionando en forma integrada. Progresivamente, la diferente pertenencia estatal fue introduciendo marcas distintivas en uno y otro sector, principalmente, por la influencia de las políticas que fue adoptando cada nación, así como cada jurisdicción local y regional. Las localidades de Los Toldos (Argentina) y Padcaya (Bolivia) formaron parte de un espacio con similar composición étnica, habitada por campesinos mestizos que realizaban una ganadería vacuna trashumante y diferentes intercambios socioeconómicos durante los últimos dos siglos. La zona fue progresivamente transformada y las movilidades ganaderas, en ambos países, se fueron acoplando con las migraciones laborales (NICOLA, 2008).

**6. Pastoreo y caravanas en la zona puneña.** En la zona puneña, las movilidades campesinas se vincularon, históricamente, tanto al pastoreo de llamas y ovejas como a la complementación económica mediante el transporte en caravanas. Las caravanas de intercambio y los viajes hacia las ferias campesinas fueron mermando a lo largo del siglo XX, por la cooptación y desarticulación social por parte de la minería, la agricultura comercial y las exigencias del estado nacional. Si bien todavía en la década de 1990 se realizaban caravanas, se trata de una práctica en desaparición, a diferencia del pastoreo

que sigue siendo relevante, a la vez que es una marca identitaria para las poblaciones puneñas (CIPOLLETTI, 1984; GARCÍA y ROLANDI, 1999). Un relicto de la lógica de viaje en caravana es la *Manka Fiesta*, o fiesta de las ollas, un evento de raigambre indígena-campesina, que se realiza anualmente, en el mes de octubre, en La Quiaca. El objetivo principal siempre ha sido realizar intercambios mediante trueque entre poblaciones circunvecinas, aunque se fue monetizando (CAMPISI, 2001). Desde sus inicios, este evento no fue estimulado por las autoridades locales. Era considerado desagradable por los sectores acomodados de la ciudad. Como un efecto de la afluencia de turistas, las autoridades locales comenzaron a otorgarle relevancia a la Manka Fiesta, como evento turístico.

**Movilidades y dinámica de la vida cotidiana en las conurbaciones transfronterizas.** Las tres conurbaciones transfronterizas funcionan con una dinámica doble: al interior de cada aglomeración se definen movilidades pendulares y cotidianas; otras involucran a ambos sectores.

**7. Relaciones socioculturales.** Ciertos eventos sociales encuentran a los vecinos de estas conurbaciones, como las actividades deportivas. Un caso es la *Maratón Internacional de las Alturas*, en La Quiaca-Villazón, que se inicia en el puente internacional y describe un circuito que involucra a ambas ciudades. Pero las identidades culturales y su adscripción a las dos nacionalidades vecinas son también generadoras de fricciones. Un ejemplo, en el mismo lugar, es la disputa por la apropiación simbólica de la *diablada* entre agrupaciones carnavaleras (KARASIK, 2000). Se trata de una danza sincrética de elementos prehispánicos y católicos realizada en las zonas de influencia aymara durante el carnaval. Oruro es el lugar emblemático, donde se fue desarrollando un evento de proyección global, similar al de Río de Janeiro. El carnaval de Villazón convoca a personas del sur boliviano, a inmigrantes bolivianos en la Argentina, a quiaqueños y a otros argentinos. Las comparsas de La Quiaca fueron incorporando la estética y forma organizativa orureña. Para ello, cruzaban a Villazón para alquilar trajes e instrumentos. Esta situación fue generando recelos, en la medida que la salida de esos elementos desde Villazón hacia La Quiaca se veía como un despojo, lo que llevó a las autoridades locales a prohibir su alquiler a los vecinos del lado argentino.

### **8. Funcionamiento de la administración pública.**

Funcionarios y empleados de la aduana, del consulado y de las policías de frontera realizan movimientos cotidianos entre sus lugares de residencia y sus oficinas apostadas en el puente internacional. Pero también cruzan el puente, incesantemente, ellos y personas que hacen diferentes trámites ligados a los controles fronterizos. Los propios cónsules se mueven regularmente para encuentros formales e informales entre pares.

**Comercio y frontera.** Entre las ciudades de Buenos Aires, Córdoba y Potosí, en el período colonial, se estableció un importante circuito mercantil. Ese corredor, dentro de la organización territorial argentina y boliviana decimonónica, fue perdiendo importancia frente a las conexiones ultramarinas o con los otros países vecinos. Igual, esa ruta mantuvo cierto dinamismo.

**9. El arrieraje en el siglo XIX.** En la zona puneña fue clave la figura del *arriero*, sujeto social con presencia por lo menos desde el siglo XVII (SICA, 2010), que conocía perfectamente las rutas que atravesaban las cordilleras, transportando mulas, llamas, caprinos y vacunos, siendo vital también para el transporte de otras mercancías. Las crisis de los centros mineros, los trazados ferroviarios, el aumento de los controles fronterizos y la demanda laboral en los ingenios fueron algunos de los factores por los cuales fue decayendo la actividad y se abandonaron muchas rutas. Sólo eventuales pedidos de guiar a viajeros ocasionales por las cordilleras de los Andes mantuvieron en actividad a muchos arrieros (CIPOLLETTI, 1984). En las primeras décadas del siglo XX el arrieraje todavía era un relicto colonial en tiempos republicanos.

**10. Consumos cotidianos.** El grueso de las necesidades cotidianas se satisfacen con lo que ofrece el mercado local. A diferencia de otras fronteras, donde los habitantes de una ciudad realizan sus compras mensuales en supermercados del país vecino o cuentan con vendedores que traen productos de contrabando, el estilo de vida en la zona argentina-boliviana no supone esas prácticas de consumo. Igual, hay bienes específicos que se consiguen a mejor precio o con una calidad superior al otro lado del puente. Esto genera movimientos cotidianos, individuales o familiares, facilitados por el Régimen de Tráfico Vecinal Fronterizo que permite el intercambio de mercancías destinadas al consumo doméstico, libre de formalidades y del

pago de impuestos aduaneros.

**11. Exportación e importación.** En la actualidad, el comercio de importación/exportación es realizado por empresas camioneras que usan la legislación sobre comercio exterior y cruzan la frontera por los pasos internacionales, luego de realizados los respectivos controles aduaneros. En el contexto del sur sudamericano, las relaciones comerciales argentino-bolivianas no son las más relevantes. Puede señalarse, al respecto, que el tránsito medio diario anual de las tres rutas argentinas que conducen a los pasos de frontera en cuestión, aumentó sostenidamente a lo largo de las últimas dos décadas: entre 1992 y 2010 pasó en la ruta 9 de 139 a 860, en la ruta 34 de 1206 a 2500 y en la ruta 50 de 850 a 2600 (<http://www.vialidad.gov.ar/>). El ingreso de Bolivia como país asociado al MERCOSUR incentivó los flujos comerciales entre ambos países. En 1999 el valor de las exportaciones argentinas a Bolivia por La Quiaca y por Prof. Salvador Mazza alcanzó los 22.718 y los 88.009 miles de dólares, respectivamente –significando un aumento de 19.842 para la primera y de 66.883 para la segunda con respecto a 1992–, siendo los valores relevados en 2006, para ambos casos, según este orden, de 50.357 y 103.037 toneladas (INDEC 1993, 2000 y 2008). Subsisten problemas estructurales que obstaculizan un desarrollo de la integración fronteriza, como la escasez de obras en infraestructura.

**12. El paseo de compras.** Villazón, Bermejo y Yacuiba se consolidaron como centros comerciales para las provincias del noroeste argentino. Desde diferentes ciudades de esa región proceden personas a realizar compras minoristas y mayoristas, utilizando el esquema del tráfico vecinal. Los viajes son realizados en vehículos propios o en buses de línea, permaneciendo unas cuantas horas durante un día o, excepcionalmente, más de un día. En esas ciudades se ofrecen mercaderías de origen asiático junto con otras provenientes de la industria boliviana: ropa, artesanías, hojas y te de coca, alimentos. La dirección predominante del comercio fue cambiando con el tiempo aunque, de todas formas, a largo plazo, la actividad terminó consolidando el proceso de urbanización del lado boliviano.

**13. Red comercial aymara.** En Bolivia, la ausencia de controles fronterizos estrictos, el fuerte desarrollo de la economía subterránea y la puesta en acción de un saber hacer tradicional le permitió a la comunidad aymara desplegar una red comerci-

al de escala continental, transformándose en una sociedad de comerciantes (JÜGE, 2007). Establecieron interconexiones entre los puertos marítimos del norte chileno, ciudades de Bolivia (lugares de tránsito-depósito-destino final de las mercancías), ciudades de frontera con Brasil y la Argentina y ciudades interiores de esos países y del Paraguay. Se comercializan prendas de vestir, vehículos usados, aparatos electrónicos, calzados, medicamentos, etc. La frontera se constituye en un recurso, en la medida que se desarrollan circuitos comerciales que aprovechan las disparidades cambiarias y las diferentes posibilidades y disfuncionalidades que ofrecen los controles estatales. Se trata de una circulación subterránea, con gran fluidez y capacidad de adaptación a los cambios, con territorialidades de escala continental.

**14. Comercio hormiga.** Una de las formas que adopta el comercio fronterizo se debe al aprovechamiento del Régimen del Tráfico Vecinal Fronterizo para introducir, desde el país vecino, diferentes mercancías. En este caso, empresas que buscan colocar productos argentinos (como la harina) en el mercado boliviano, no realizan viajes con camión cerrado, sino que llevan la carga hasta la frontera argentina, allí se mueve la carga a través del límite con tracción a sangre humana, luego se sube a otro camión, para seguir viaje en Bolivia. Para ello es fundamental la presencia de un sujeto social que también existe en otras fronteras latinoamericanas, con diferentes denominaciones: el pasero. Son personas que se ocupan de pasar bienes a través del límite interestatal, entre sitios próximos claramente establecidos. Los paseros hacen un trabajo por cuenta de terceros a cambio de muy bajas remuneraciones. Practican una actividad que bordea la ilegalidad, de conocimiento generalizado por parte de las autoridades de la frontera. Involucra trabajo infantil y adolescente en situación de sobreexplotación. La paga se realiza por bulto movido: cuantas más veces pasen mayor será la remuneración. Cruzan trotando, llevando las cargas sobre sus espaldas. El régimen de trabajo es exigente, con jornadas extendidas, razón por la cual se registran diferentes patologías laborales. En La Quiaca-Villazón el cruce se realiza por las vías inactivas del ferrocarril internacional. Los paseros recorren una distancia de unos mil metros, entre el sitio a donde llega la carga y el sitio donde deben entregarla, mientras una persona va registrando cada pasada.

Una de las principales cargas consiste en sacos de harina, que pesan 50 kg. Las mujeres suelen llevar 1; los hombres tratan de cargar 2.

**15. Régimen simplificado de exportación e importación.** El sistema de los paseros funciona en la medida que existen intercambios que aprovechan el llamado Régimen Simplificado de Exportación e Importación. El comercio hormiga suele establecerse como una etapa, fundamental, en circuitos comerciales que involucran a importantes ciudades de ambos países, que recurren a los paseros para abaratar costos de exportación. Este circuito se inicia con un camión que procede del sur de la Argentina, que es descargado por estibadores en la frontera, luego son movidos por los paseros hasta el otro lado del puente, donde otro grupo de estibadores lo cargan a otro camión, que luego se dirige hacia alguna ciudad en Bolivia.

**Turismo y frontera.** Las aproximaciones a la problemática del turismo en el norte argentino y sur boliviano son relativamente recientes y, todavía, dispersas. La relación entre movilidades, turismo y frontera, asimismo, apenas ha sido considerada.

**16. Circuitos de larga distancia para turistas argentinos y extranjeros.** A los tres pasos fronterizos considerados, diariamente, arriban cientos de turistas que provienen de Buenos Aires, Salta, Potosí o La Paz, en empresas de buses de media o larga distancia, desde cualquiera de los destinos hasta la ciudad de frontera. Allí, suelen recorrer a pie la distancia que media entre una terminal de buses y la otra. Como suelen ser turistas jóvenes y de bajo presupuesto, *mochileros*, reducen los gastos en estas conurbaciones a la mínima expresión posible. La frontera es un inevitable lugar de paso.

**17. Circuitos de larga distancia para turistas bolivianos.** La movilidad social de muchos inmigrantes bolivianos fomentó el interés por visitar sus ciudades natales en períodos de vacaciones, quienes utilizan empresas formales que hacen recorridos que van de una punta a la otra, tanto como informales, con trasbordo en el límite internacional. De la misma forma que en el caso anterior, la frontera es zona de paso.

**18. Circuitos turísticos transfronterizos trinacionales.** Superpuesto a los dos tipos de movilidades turísticas anteriores se fue estableciendo otro que abarca una menor extensión y que, en parte, mantiene a la frontera como

zona de paso aunque, cada vez más, se vuelve destino intermedio. Se trata de un turismo transfronterizo, centrado en San Pedro de Atacama (Chile), lugar que se fue convirtiendo en un punto originador de flujos turísticos hacia los países vecinos. En sus orígenes tenía un carácter informal pero, con el tiempo, diferentes empresas y gobiernos se fueron involucrando en su organización. Se conformó un circuito de escala regional transnacional, consolidado en la década de 2000, que articula los grandes salares del altiplano andino: el de Uyuni en Bolivia, el de Atacama en Chile y las Salinas Grandes en la Argentina. No es un circuito cerrado: muchos turistas realizan partes de ese recorrido combinándolo con otras opciones, en forma flexible (AMILHAT-SZARY y GUYOT, 2007), realizado por turistas que practican modalidades turísticas "alternativas", como el turismo cultural, científico, místico, rural, ecoturismo, etc. (Calcina et al., 2003).

**19. La frontera como destino turístico.** La circulación de turistas de paso, los que realizan el circuito trinacional, junto con la creciente llegada de argentinos en viajes por el interior del país a partir de la crisis de 2001, más el impulso comercial, estimuló el proceso de *turistificación* de las ciudades fronterizas. Aquí es relevante la participación de los municipios locales, que organizan calendarios, mejoran el espacio público, formalizan el desarrollo de eventos locales (como el carnaval en Villazón o la Manka Fiesta en La Quiaca) y promocionan circuitos hacia las proximidades. No es menor el rol del sector comercial que atrae a cientos de personas en viajes de compra. Si bien se habla de turismo de compra, este tipo de viajes no constituye una actividad recreativa. De todas formas, contribuye a la transformación de estos lugares en atractivos turísticos.

**Tráfico ilegal y criminalizado de bienes y personas.** La frontera es un espacio de contacto entre sistemas legales: lo que es permitido de un lado no lo es del otro; esta situación facilita, en esta frontera, en el tráfico de niños. También, es una zona porosa por donde transitan bienes de contrabando, siendo el narcotráfico el ejemplo emblemático. Sin embargo, existen movi­lidades que no son estrictamente ilegales, pero son estigmatizadas y criminalizadas: es lo que ocurre con las mujeres bolivianas embarazadas que cruzan para parir del lado argentino o con el ingreso de hojas de coca.

**20. Mujeres bolivianas embarazadas que cruzan**

**para parir del lado argentino.** Muchas mujeres bolivianas cruzan el límite político para acceder a ciertas facilidades que existen en el sistema de salud argentino, como la cobertura estatal gratuita, la mejor infraestructura y formación médica. La imagen de estas mujeres conlleva una consideración estigmatizante y xenófoba sobre el aprovechamiento de “nuestra” cobertura social, el uso “en exceso” de derechos o por tener ellas “demasiados beneficios y posibilidades”, porque estarían usando un sistema que no les pertenece, lo que generaría un perjuicio a la población local. También, genera resquemores sobre ciertos derechos que obtendrían por transformarse en madres de un argentino, ya que en la Argentina rige el *ius solis*. Esta situación es planteada como problemática en San Salvador Jujuy y en otros lugares de la provincia de Jujuy, aunque es en la frontera donde se vuelve categórica (CAGGIANO, 2007). La descalificación de la conducta de esas mujeres promueve prácticas institucionales que buscan disuadir los partos, como la obligatoriedad de pagar un arancel por las prestaciones, el pedido de Documento Nacional de Identidad y la exigencia de haber realizado controles prenatales (SALA, 2002). La evidencia de una mayor demanda en las áreas de ginecología y obstetricia no dio lugar, de parte del estado argentino, a la formulación de acciones de promoción de la salud entre mujeres migrantes. Esta situación llevó a involucrarse a la Pastoral Inmigratoria, de la Obra Claretiana para el Desarrollo –Prelatura de Humahuaca-, organización civil que viene generando algunas acciones para revertir este esquema (BENEDETTI y PARODI, 2008).

**21. Tráfico ilegal y criminalizado de bienes.** Si bien existe cierto consenso sobre la importancia de las triples fronteras en su condición de zonas geoestratégicas para las redes de narcotráfico, la migración ilegal y el contrabando (GONZÁLEZ MIRANDA, 2009), esto no dio lugar a importantes estudios académicos. Una excepción es la coca. Se trata de un producto que no podría considerarse como parte del narcotráfico, debido a su amplia aceptación cultural y difusión de su consumo cotidiano en el espacio andino. Sin embargo, no existe una política *ad hoc* que rija su importación a la Argentina como un bien comercial más, a excepción de productos industrializados, como el te de coca. La introducción de coca por parte de personas bolivianas a la Argentina reproduce imágenes estigmatizadas

sobre la ilegalidad y el contrabando. La Gendarmería Nacional, reiteradamente, suele sustraer bolsas con hojas de coca, de uso personal, que nada tienen que ver con el narcotráfico.

**22. El tráfico de personas.** En el marco del proceso migratorio se registra una modalidad que se relaciona con el tráfico de personas. La Pastoral Inmigratoria de la Prelatura de Humahuaca ha detectado que alrededor de 9.000 niños, proveniente de las zonas rurales pobres de Potosí y zonas circunvecinas, cruzan cada año la frontera entre Bolivia y la Argentina sin existir registro de hacia donde van. Según investigaciones de esa organización, familias campesinas bolivianas en situación de extrema pobreza entregan sus hijos a personas que ofrecen posibilidades de trabajo del lado argentino. Ya en Villazón, se consigue la documentación necesaria para poder cruzar a los niños a la Argentina. Estos desplazamientos se realizan en forma cotidiana. A esta situación se le suma los problemas de la falta de documentación de

**Cuadro 2 - Frontera argentino-boliviana. Tipología de movilidades.**

	Local	Extralocal en ambas direcciones	Extralocal en una dirección	Extralocal articulado con local
Movilidades migratorias laborales.		1. Migraciones hacia las zonas rurales del noroeste argentino. 2. Migraciones hacia la Región Metropolitana de Buenos Aires.	3. Migraciones a la frontera argentino-boliviana.	
Movilidades vinculadas a las prácticas pastoriles, trashumantes y cazadora/recolectoras.	4. Movilidades cazadoras y recolectoras en la zona chaqueña.	5. Trashumancia en la zona vallista. 6. Pastoreo y caravanas en la zona puneña.		
Movilidades y dinámica de la vida cotidiana en las conurbaciones transfronterizas.	7. Relaciones socioculturales. 8. Funcionamiento de la administración pública.			
Comercio y frontera.	10. Consumos cotidianos.	9. El arrieraje en el siglo XIX.	12. El paseo de compras.	13. Red comercial aymara.
	14. Comercio hormiga.	11. Exportación e importación	15. Régimen simplificado de exportación e importación.	
Turismo y frontera.		16. Circuitos de larga distancia para turistas argentinos y extranjeros. 17. Circuitos de larga distancia para turistas bolivianos.	19. La frontera como destino turístico.	
		18. Circuitos turísticos transfronterizos trinacionales.		
Tráfico ilegal y criminalizado de bienes y personas.	20. Mujeres bolivianas embarazadas que cruzan para parir del lado argentino.	21. Tráfico ilegal y criminalizado de bienes.		22. El tráfico de personas.

Fuente: elaboración propia.

muchos niños, nacidos de uno y otro lado, y del desarrollo de mercados de trabajo semi-esclavos en áreas rurales del país (BENEDETTI y PARODI, 2008).

#### 4. Conclusiones

En las conurbaciones transfronterizas de La Quiaca-Villazón, Aguas Blancas-Bermejo y Profesor Salvador Maza-Yacuiba se superponen territorialidades fijas (fundamentalmente las de los estados nacionales) y móviles (como aquellas establecidas por la trashumancia); unas están marcadas por relaciones de horizontalidad (como aquellas definidas a partir de los consumos cotidianos) y otras por relaciones de verticalidad (como el narcotráfico); algunas son rutinarias y casi permanentes (como las de los paseros) y otras se concentran en ciertas temporadas (como las migraciones estacionales); hay territorialidades antiguas que han dejado sus huellas (como las caravaneras) y otras son típicamente posmodernas (como el turismo aventura); hay sujetos que despliegan sus estrategias territoriales buscando la apropiación simbólica de cierto recurso (como en el carnaval de la frontera en Villazón) mientras que otras buscan captar ciertos beneficios de la disparidad cambiaria (como el comercio de la frontera); hay territorialidades que se circunscriben a espacios de poca extensión, que poco se alejan del límite internacional (como el pastoreo) mientras que otras involucran grandes extensiones (como el comercio motorizado por las comunidades aymara). En todas estas territorialidades, la movilidad y la frontera internacional tienen un papel preponderante. La frontera genera discontinuidades que las movilidades buscan anular o disminuir (como las mujeres de nacionalidad boliviana que procuran acceder al sistema hospitalario argentino que es comparativamente mejor); también, hay prácticas que generan continuidades que los actores de frontera procuran desactivar (como la requisita de bolsas con hojas de coca por parte de los gendarmes). La frontera es un recurso para las redes legales (el comercio de exportación/importación) e ilegales (la trata de personas). Las movilidades engendran lugares de frontera: los flujos tendieron a concentrarse en tres puntos destacados del límite; pero la existencia de lugares de frontera con controles aduaneros, migratorios y policiales alientan las movilidades por zonas no

controladas o mal controladas: la frontera se vuelve porosa. Frontera internacional, movilidades y territorialidades son categorías cuyo análisis conjunto se vuelve provechoso, se potencian ciertas capacidades heurísticas, permiten desarrollar nuevas estrategias metodológicas.

El estudio de la frontera argentino-boliviana es discontinuo en el tiempo y en el espacio. Hay temas que concentraron mayor atención, como las movilidades migratorias de bolivianos a la Argentina (SASSONE, 2009). En ese caso, la mirada tendió a centrarse en los lugares de origen y, sobre todo, de destino (en la medida que son mayoritariamente argentinos quienes abordaron esta problemática). Si bien es claro que se trata de una movilidad a través de la frontera, igualmente poco se ha indagado sobre la función que tiene la propia frontera en esa dinámica. En cuanto a las migraciones a la frontera, a su urbanización, los sectores vallista y chaqueño fueron motivo de investigaciones detalladas durante los últimos años (JEREZ y RABEY, 2006; MARTIN y SOUCHAUD, 2007; SOUCHAUD, 2007). A pesar de la relevancia (tanto simbólica como funcional) de La Quiaca-Villazón no se cuenta con estudios detallados para el lugar. Será propicio realizar comparaciones entre las conurbaciones argentino-bolivianas, estableciendo diferencias y semejanzas. De la misma forma, poco se sabe sobre la gravitación de estas aglomeraciones, sobre la formación de redes urbanas de diferentes escalas y sobre las movilidades cotidianas en la frontera argentino-boliviana (KARASIK, 2000). La situación de diferentes sujetos sociales subalternos (indígenas y criollos, campesinos y pequeños productores) en la frontera, que aquí se bosquejó sucintamente, tiene un tratamiento considerablemente parejo en el tiempo y en el espacio, aunque todavía son necesarias algunas sistematizaciones que permitan estudiar las continuidades y discontinuidades espaciales y temporales.

La relación entre territorio, frontera y comercio también tiene un tratamiento desparejo. Los estudios más importantes se refieren a los momentos donde la delimitación todavía se encontraba en marcha y no había una fronterización del límite político. Los estudios sobre el arrieraje (CIPOLLETTI, 1984; SICA, 2010), otra movilidad emblemática, son fértiles para establecer puntos de comparación de los intercambios comerciales del presente con los del pasado. Pero las relaciones de intercambio

durante el siglo XX apenas fueron estudiadas. Por otra parte, el comercio en la frontera, la organización de las asociaciones de paseros, el involucramiento de autoridades argentinas y bolivianas, la configuración de las redes comerciales con sus diferentes actores y capacidades de acción, algo que es fundamental en el funcionamiento actual de la frontera argentino-boliviano, es un tema con una magra literatura y un gran desconocimiento empírico (Jüge, 2007). Los paseros se encuentran en la zigzagueante línea que separa la legalidad de la ilegalidad, la legitimidad de la ilegitimidad. En la consideración de la frontera como una marca hasta la cual llega un sistema de derechos, garantías y obligaciones se encuentran otras movibilidades que han sido criminalizadas y que, junto a la situación de los paseros, muestran una cara humanamente dramática: las mujeres que cruzan la frontera (SALA, 2002; CAGGIANO, 2007; BENEDETTI y PARODI, 2008) y el tráfico de niños (BENEDETTI y PARODI, 2008). Este tema de las mujeres embarazadas fue bien tratado aunque siempre existe la posibilidad de volver sobre el asunto, contextualizándolo en la problemática más amplia de la situación social de la frontera; el tráfico de personas y el narcotráfico tampoco recibieron estudios sistemáticos (GONZÁLEZ MIRANDA, 2009). El turismo, finalmente, es un campo en ciernes dentro de la geografía. Algunas zonas del norte argentino fueron estudiadas, no tan así lo que ocurre en la frontera (CALCINA et al., 2003; AMILHAT-SZARY y GUYOT, 2007).

## BIBLIOGRAFÍA

AMILHAT-SZARY, Anne-Laure y GUYOT, Sylvain. *Geopolítica del turismo: poder y territorio en los Andes centrales*. In: **Congreso internacional: Triple Frontera en la región Circumpuneña (Bolivia, Argentina y Chile). Hacia una nueva Integración**. Realizado en Iquique, Universidad Arturo Prat, 26 y 27 de julio 2007.

BAVOUX, Jean-Jacques; BEAUCIRE, Francis; CHAPELON, Laurent y ZEMBRI, Pierre. **Géographie des transports**. París: Armand Colin, 2005.

BENEDETTI, Alejandro y PARODI, María. *Quelle(s) gouvernance(s) sur les frontières latino-américaines? Systèmes d'acteurs et usages d'un concept sur les périphéries territoriales*. In: **Institut de recherche et débat sur la gouvernance**. 2008. Disponible em: <<http://>

[www.institut-gouvernance.org/fr/entretien/fiche-entretien-66.html](http://www.institut-gouvernance.org/fr/entretien/fiche-entretien-66.html)>.

CAGGIANO, Sergio. *Madres en la frontera: género, nación y los peligros de la reproducción*. In: **Iconos. Revista de Ciencias Sociales**. Quito: n. 27, enero, 2007.

CALCINA, Justino; NIELSEN, Axel y QUISPE, Bernardino. *Arqueología, turismo y comunidades originarias: una experiencia en Nor Lípez (Potosí, Bolivia)*. In: **Revista Chungará**. Arica: v. 35, n. 2, 2003. Pág. 369-379.

CAMPISI, Andrea. *La Manka Fiesta, La Quiaca. La construcción social de un espacio de intercambio*. In: **Breves contribuciones del IEG**. San Miguel de Tucumán: n. 12, 2001.

CATAIA, Márcio. *A relevância das fronteiras no período atual: unificação técnica e compartimentação política dos territórios*. In: **Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. Barcelona: v. XI, n. 245 (21), agosto, 2007. Disponible em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24521.htm>>.

CIPOLLETTI, María. *Llamas y mulas, trueque y venta: el testimonio de un arriero puneño*. In: **Revista Andina**. Cuzco: n. 2, 1984.

Estado Plurinacional de Bolivia. **Página web del Instituto Nacional de Estadística, Estadística demográfica, Población**. Disponible em: <<http://www.ine.gov.bo/indice/indice.aspx?d1=0301&d2=6>>.

GARCÍA, Silvia y ROLANDI, Diana. *Viajes comerciales, intercambio y relaciones sociales en la población de Antofagasta de la Sierra (Puna Meridional, Argentina)*. In: BERBEGLIA, C. (coord.). **Propuestas para una antropología argentina**. Buenos Aires: Ed. Biblio, 1999.

GIL MONTERO, Raquel; MORALES, Mariano y QUIROGA, Mariana. *Economía rural y población: la emigración en áreas de montaña. Humahuaca y Yavi (provincia de Jujuy) durante el siglo XX*. In: **Estudios Migratorios Latinoamericanos**. n. 62, 2007. Pág. 43-83.

GONZÁLEZ MIRANDA, Sergio. *El Norte Grande de Chile y sus dos Triple-Fronteras: Andina (Perú, Bolivia y Chile) y Circumpuneña (Bolivia, Argentina y Chile)*. In: **Cuadernos Interculturales**. Valparaíso: v. 7, n. 13, 2009. Pág. 27-42.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade**. Río de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HINOJOSA, Alfonso; PÉREZ, Liz y CORTÉZ, Guido. **Idas y venidas. Campesinos tarijeños en el norte argentino.** La Paz: Fundación PIEB, 2000.

INDEC. **Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda 2001.** Buenos Aires: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2001.

INDEC. **Comercio Exterior Argentino 1992. Vol. 3.** Buenos Aires: Ministerio de Economía, Secretaría de Programación Económica y Regional, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 1993.

INDEC. **Comercio Exterior Argentino 1999.** Buenos Aires: Ministerio de Economía, Secretaría de Programación Económica y Regional, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2000.

INDEC. **Comercio Exterior Argentino 2007.** Buenos Aires, Ministerio de Economía, Secretaría de Programación Económica y Regional, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2008.

JEREZ, Omar y RABEY, Mario. *Ciudades de frontera e industria azucarera.* In: **Cuaderno Urbano.** Resistencia: n. 5, junio, 2006. Pág. 7-34.

JÜGE, Lionel. *Más allá del Estado-nación en Bolivia: una sociedad de comerciantes. El ejemplo del comercio transfronterizo con Chile.* In: CORDER TAPIA, Alejandro (ed.). **Actas del VI Seminario Internacional de Integración Sub-Regional: Sociedades de Frontera, Montaña y Desierto.** Iquique: INTE, Universidad Arturo Prat, 2007.

KARASIK, Gabriela. *Tras la genealogía del diablo. Discusiones sobre la nación y el Estado en la frontera argentino-boliviana.* In: GRIMSON, Alejandro (comp.) **Fronteras, naciones e identidades. La periferia como centro.** Buenos Aires: Ediciones Ciccus-La Crujía, 2000. LEVY, Jaques. *Les Nouveaux Espaces de la Mobilité.* In: BONNET, Michel y DESJEUX, Dominique. **Les Territoires de la Mobilité.** Paris: Presses Universitaires de France, 2000.

MARTIN, Ceydric y SOUCHAUD, Sylvain. *Yacuiba, un islote del Chaco boliviano en la mundialización.* In: DOMENACH, Hervé, CELTON, Dora; ARZE, Hugo y HAMELIN, Philippe (eds.). **Movilidad y Procesos Migratorios en el Espacio de Frontera Argentina-Bolivia.** Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba, 2007. Pág. 55-94.

MASSEY, Doreen. *Pensamentos itinerantes.* In: **Terra Livre.** a. 22, v.2, n. 27, 2006. pp. 85-92.

MÓDENES, Juan. *Movilidad espacial, habitantes y lugares: retos*

conceptuales y metodológicos para la geodemografía. In: **Estudios geográficos**. LXIX, 264, enero-junio 2008. Pág. 157-178.

NICOLA, Luciana. *La migración en la unidad doméstica: un estudio de caso en dos municipios de la frontera argentino-boliviana (Los Toldos, Salta y Padcaya, Tarija)*. In: **Mundo Agrario**. La Plata: v. 9, n. 17, 2008.

OSORIO MACHADO, Lía. *O significado e configuração de uma fronteira urbana na Amazônia*. In: BECKER, Bertha, et al. **Fronteira amazônica: Questões sobre a gestão do território**. Brasília: UnB, 1990.

PAASI, Anssi. *The institutionalization of regions: a theoretical framework for understanding the emergence of regions and the constitution of regional identity*. In: **Fennia**. Oulu: v. 164 (1), 1986.

PEITER, Paulo Cesar. *Condiciones de vida, situación de la salud y disponibilidad de servicios de salud en la frontera de Brasil: un enfoque geográfico*. In: **Cad. Saúde Pública**. Río de Janeiro: 23, Sup 2:S237-S250, 2007.

RAFFESTIN, Claude. **Pour une géographie du pouvoir**. Paris: Librairies techniques, 1980.

REPÚBLICA ARGENTINA. **Cuarto Censo de la República Argentina 1947**. Buenos Aires: Dirección Nacional de Estadísticas y Censos, 1947.

REPÚBLICA ARGENTINA. **Quinto Censo de la República Argentina 1960**. Buenos Aires: Dirección Nacional de Estadísticas y Censos, 1960.

REPÚBLICA ARGENTINA. **Segundo Censo de la República Argentina 1895**. Buenos Aires: Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional, 1898.

REPÚBLICA ARGENTINA. **Tercer Censo Nacional de la República Argentina 1914**. Buenos Aires: Talleres Gráficos de L. J. Rosso y Cía, 1917.

SALA, Gabriela. *Entre el Temor y la Exclusión: acciones de salud dirigidas a migrantes bolivianos y acciones sanitarias en la frontera norte de Argentina*. In: **XIII Encontro da Associação Brasileira de Estudos Populacionais**. Realizado en Ouro Preto, Minas Gerais, Brasil, de 4 a 8 de noviembre de 2002.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**. San Pablo: Hucitec, 1988.

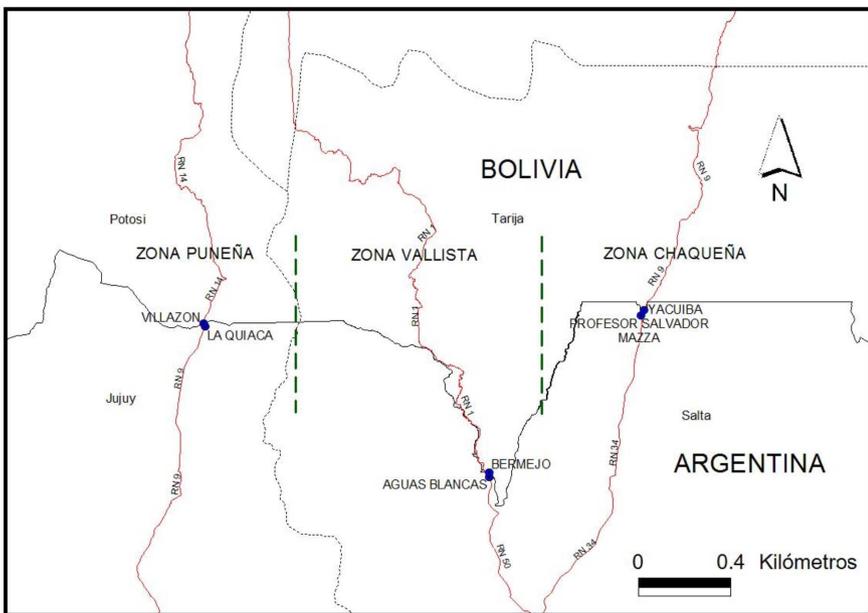
SASSONE, Susana. *Breve geografía histórica de la migración boliviana en la Argentina*. In: Comisión para la Preservación del Patrimonio Histórico Cultural de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. **Buenos Aires Boliviana. Migración, construcciones identitarias y memoria. Temas de patrimonio cultural N° 24**. Buenos Aires: CPPCBA, 2009.

SICA, Gabriela. *Del tráfico caravanero a la arriería colonial indígena en Jujuy. Siglos XVII y XVIII*. In: **Revista Transporte y Territorio**. Buenos Aires: n. 3, 2010. Pág. 23-39. Disponible em: <[www.rtt.filo.uba.ar/RTT00303023.pdf](http://www.rtt.filo.uba.ar/RTT00303023.pdf)>.

SOUCHAUD, Sylvain. *Bermejo: la confusión de tipos urbanos en la frontera boliviana*. In: DOMENACH, Hervé, CELTON, Dora; ARZE, Hugo y HAMELIN, Philippe (eds.). **Movilidad y Procesos Migratorios en el Espacio de Frontera Argentina-Bolivia**. Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba, 2007. Pág. 133-162.

TEJEDA, José Luis. *La línea, la frontera y la modernidad*. In: **Estudios fronterizos**. Mexicali: a. / v. 5, n. 10, julio-diciembre, 2004. Pág. 73-90.

TERUEL, Ana. *Estructuras agrarias comparadas: la Puna argentina y el sur boliviano a comienzos del siglo XX*. In: **Mundo Agrario**. La Plata: n. 11, 2006.



Fuente: elaboración propia.

Enviado em: 27/05/2011 - Aceito em: 06/07/2011